



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

P.G.
7/9.

सं. 46]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 15, 2002/फाल्गुन 24, 1923

No. 46]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 15, 2002/PHALGUNA 24, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 15 मार्च, 2002

सं. टीएएमपी/93/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार कार बाहक और आरओआरओ जलयानों के क्रेन किराया प्रभारों में घूट देने के लिए सीएचपीटी दरों के मान में संशोधन करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

अनुमूल्य

पामला सं. टीएएमपी/93/2001-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2002 के 11वें दिन पारित)

यह मामला कार बाहक/आरओआरओ जलयानों के क्रेन किराया प्रभारों में घूट देने के लिए सीएचपीटी की दरों के मान (एसओआर) में संशोधन करने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी ने आपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (I) सीएचपीटी की वर्तमान दरों के मान में वर्ध किराया प्रभारों संबंधी अध्याय-XI की टिप्पणी-1 व (II) में उल्लंघन है कि वादि अनुमूल्य-1 के मुप्त V से VII के अंतर्गत आने वाले जलयान आंतरिक घाट अधिवा जवाहर ढोक के वर्ध में लगाए जाते हैं जो घाट क्रेन किराये के लिए वर्ध किराया प्रभारों में प्रति 8 घंटे यूनिट की दर पर 1837.50 रुपए (87.466 अमेरिकी डॉलर) की राशि जोड़ी जाएगी।
- (II) भी0 पारेक्स मेरीन एजेन्सीज प्रा0 लि0 (पीएमएपीएल) से अनुमूल्य-1 के मुप्त I और IV (अध्याय-XI की टिप्पणी-1 व के अधीन) के अंतर्गत आने वाले ओएनजीसी/एलएएसएस/समुद्री/अनुसंधान/यात्री/विदेशी पर्यटक जलयान और फिल्मिंग ड्रैलर्स के मामलों में जो घाट क्रेनों का प्रयोग नहीं करते एकलयान घूट देने के लिए आरओआरओ जलयानों से

वसूल किए जाने वाले केन किशाया प्रभारों के लिए 249.90 अमेरिकी डॉलर प्रतिदिन की एकमुश्त छूट देने के लिए अनुरोध किया है।

(ii) याहू आखोआस्तो जलयानों में सार्वाई से उत्तराई के प्रयोगम से जलाए जाते हैं और इसलिए घाट केन का प्रबंध करने वाले इस श्रेणी के जलयानों का संशोधन ही पैदा नहीं होता।

(iii) यीएलएपीएल के अध्यावेदन के भैनप्पर, वर्ष किशाया प्रभारों संबंधी अध्याय-XI की टिप्पणी 1 च (ii) के पश्चात निम्नलिखित उपबंध जोड़कर दरों के मान में संशोधन करने का प्रस्ताव किया गया है :-

“यदि जलयान घाट केन प्रयोग नहीं करते हैं तो घाट केन किशाये के लिए 1837.50 रुपए (87.465 अमेरिकी डॉलर) प्रति 8 घंटे यूनिट वर्ष किशाया प्रभार अनुसूची-1 अंतरिक घाट अध्या जलाहर डॉलरों में वर्ष में लगाए गए के मुप V से VII के कार याहू/आखोआस्तो जलयानों में नहीं जोड़ जाएंगे।”

(v) चूंकि 30,000 से कम जीआरटी वाले कार याहू/आखोआस्तो जलयान सीएचपीटी में कम संख्या में आते हैं, इसलिए इन जलयानों को अध्याय-XI की अनुसूची-1 के मुप। से IV के अधीन जलयानों पर यथा लागू एकमुश्त छूट देने पर विचार किया गया है।

(vi) यह भी प्रस्ताव किया गया है कि घाट केने प्रयोग नहीं करने पर दी जा रही छूट के स्थान पर जलयानों को एकमुश्त छूट केवल तभी दी जाए जब जलयान वर्ष में रुकने के दौरान जहाज डेंटिक सहित किसी केन का अध्या जलयान में संस्थापित किसी भी केन का प्रयोग नहीं करते हैं। इसलिए, अध्याय-XI की टिप्पणी-1 (च) के अधीन उपबंध मै निम्नलिखित संशोधन करने का प्रस्ताव किया गया है :-

“अनुसूची-1 के मुप I से IV में वर्ष में रुकने के दौरान जहाज डेंटिक सहित किसी केन का अध्या जलयान में संस्थापित किसी भी केन का प्रयोग नहीं करने वाले आखोआस्तो जलयानों, लैस जलयानों, आदिक जलयानों, अनुसंधान जलयानों, किंशिंग ड्रॉलर्स, यात्री जलयानों, ‘विदेशी’ पर्टिक जलयानों और आखोआस्तो जलयानों/कार याहू जलयानों के भावते में उप अनुसूची-1 में उल्लिखित प्रभारों पर 1837.50 रुपए (87.465 अमेरिकी डॉलर) प्रति 8 घंटे यूनिट की एकमुश्त छूट दी जाएगी।”

2.2. इस परिकल्पना में, सीएचपीटी ने इस प्राथिकरण से सीएचपीटी की दरों के मान में प्रस्तावित संशोधनों का अनुसूचन करने के लिए अनुरोध किया है।

3.1. गिर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी के प्रस्ताव की प्रति विभिन्न संबंधित पतन प्रयोक्ताओं/पतन प्रयोक्ता की प्रतिविधि संस्थाओं को टिप्पणी के लिए भेजी गई थी। प्राप्त टिप्पणियों का आगे निम्नलिखित है :-

योजाई स्टीमर एंडेंट्स प्रतिविधियान (सीएसए)

(i) यह संशोधन स्थान योग्य है। यदि घाट केने प्रयोग नहीं की जाती हैं तो जलयान पर केन-प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। केन किशाया प्रभार वसूल करने का मानदंड यह होगा कि सेवा प्रदान की गई है अध्या नहीं, न कि जहाज की श्रेणी। वर्ष के निकट के सभी जलयानों के लिए 8 घंटे के क्षमानुपात आधार पर प्रभार वसूल किए जा सकते हैं।

(ii) यह कहा सुधित नहीं है कि छूट तभी दी जाती है जब जलयान वर्ष में रुकने के दौरान जहाज डेंटिक सहित किसी केन का अध्या जलयान में संस्थापित किसी भी केन का प्रयोग नहीं किया जाता। केन प्रभारों को वर्ष किशाये से अलग किया जाएगा, क्योंकि इससे एकआईओ आधार पर वहन किए गए कागों के लिए आयोडाको/एंडोटो/पोतवणियों से ये प्रभार वसूल करने में कठिनाई आती है। केन-प्रभार परिविधियों से सीधे वसूल किया जा सकते हैं।

मध्यास थेम्बर ऑफ कॉमर्स पंड इंडस्ट्री (एससीसीआर्टी)

(I) देम्बर सीएचपीटी के प्रस्ताव का समर्थन करता है। यूके जलयानों पर कार्गो की सदाई और उत्तराई ऐम्प पर याहन चलाकर की जाती है, इसलिए पतन न्यास की केनों का प्रयोग करने का प्रश्न ही नहीं उठता। इसलिए, कोई भी केन किशया प्रभार वसूल करना तर्कसंगत नहीं है।

(II) इन जलयानों में से बहुत से जलयाम प्रोविजन केनों के साथ जु़े हुए हैं, जोकि प्रोविजन और जहाज स्पेयर्स चकाने के लिए प्रयोग किए जाते हैं; परंतु किसी कार्गो प्रधालनों के लिए प्रयोग किए जाने में सकाम नहीं हैं। अतः प्रस्तावित संशोधन के अंत में निम्नलिखित शब्द जोकर प्रस्तावित प्रारूप संशोधन संशोधित किया जाए, इससे सहायी कार्गो प्रधालनों के रूप में निवर्यित की जा रही ऐसी प्राविजन केनों के प्रयोग की कोई भी संभावना दूर हो जाएगी और इससे केन किशया प्रभारों की वसूली नहीं करनी पड़ेगी :-

“वर्ष में रुकने के दौशम कार्गो प्रधालनों के लिए जहाज के डेरिक सहित किसी केन के लिए अथवा जलयाम में संस्थापित किसी केन के लिए.....।”

मे. पारेश मरीन प्लॉन्सीज मा. लि. (पीएमएपीएल)

(I) जलयानों पर सदाई और जलयानों से उत्तराई समन्वयोजित याहनों के चालन द्वारा की जाती है; और इसलिए कार वाहक जलयानों को सदाई/उत्तराई प्रधालन के लिए घाट केनों जैसे किसी पतन उपस्कर भी आवश्यकता नहीं होती।

(II) यूके वर्तमान दरों के मान में अध्याय-XI (जोकि सीएचपीटी के कार वाहक जलयानों की शुल्कात से यूर्व शामिल किया गया था) की टिप्पणी-1 च के अधीन कार वाहक/आरओआरओ जलयानों के लिए घूट का कोई उपचंद शामिल नहीं है। अध्याय-XI की टिप्पणी 1 च (II) के अधीन यथा निर्वाचित वरीयता वर्ष किशया प्रभारों सहित घाट केनों के प्रयोग के लिए सीएचपीटी द्वारा अतिरिक्त प्रभार वसूल किए जा रहे हैं।

(III) इसलिए, सीएचपीटी द्वारा सुझाए गए उपयुक्त संशोधन करते हुए सीएचपीटी की दरों के मान में कार वाहक/आरओआरओ जलयानों को शामिल करने और संशोधनों को जनवरी, 2000 से प्रभावी बनाने का अनुरोध किया गया है।

शिर्पिंग कम्पौरेशन ऑफ इंडिया (एससीआर्टी)

(I) सीएचपीटी का प्रस्ताव स्वागत योग्य कदम है; और, इस पर उपयुक्त विचार किया जाए।

सोलायटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मेनिकेवर्स (एसआईएपीएम)

(I) जहाँ कहीं कार वाहक/आरओआरओ जलयानों के मामले में जहाज डेरिक सहित किसी केन का अथवा जलयान में संस्थापित किसी केन का प्रयोग नहीं किया जाता है तो केन किशया प्रभार वसूल करना विवर्यक है; इसलिए सीएचपीटी का प्रस्ताव उचित और स्वीकार करने योग्य है।

तमिल थेम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

देम्बर सीएचपीटी के प्रस्ताव का पूर्णतः समर्थन करता है; और, प्राधिकरण के अनुमोदन से इसे स्वीकार किया जा सकता है।

सदर्न इंडिया थेम्बर ऑफ कॉमर्स पंड इंडस्ट्री (एसआईसीसीआर्टी)

(I) केनों का प्रयोग विकुल नहीं किया जाता है इसलिए कार वाहक/आरओआरओ जलयानों के मामले में केन किशया प्रभार की वसूली अनुचित है।

3.2. प्राप्त टिप्पणियों की प्रति सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी।

4.1. प्रस्ताव की प्राथमिक जीव में यह पता था कि (आधार-XI की टिप्पणी-1एफ के अधीन) जलयानों को पहले दी जाने वाली एकमुश्त घृट तब दी गई थी जब “घाट क्रेन प्रयोग नहीं की जाती है” और बदला गया था और उसके स्थान पर ‘बर्थ में लकने के दौरान जहाज डेरिक सहित किसी क्रेन अथवा जलयानों में संस्थापित किसी भी क्रेन’ प्रतिस्थापित किया गया था। सीएचपीटी से जहाजों द्वारा अपने डेरिक/क्रेन प्रयोग करने की स्थिति में घृट नहीं देने के पीछे मुक्तिसंगतता स्पष्ट करने के लिए अनुरोध किया गया था।

4.2. प्रहले कही गई जारी को दोहराने के साथ-साथ सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि जब जहाज अन्य एजेंसियों से सेकर डेरिक अथवा क्रेन प्रयोग करते हैं तो घाट क्रेन पर दी जाने वाली 1837.50 लिए की घृट नहीं दी जा सकती, क्योंकि पतन ने प्रयोक्ताओं की सुविधाएँ प्रदान करने के लिए भारी खर्च किया है, ये सुविधाएँ जलयानों को आवश्यकतानुसार उपलब्ध कराई जा सकती हैं। यदि जलयान इथका प्रयोग कुछ अन्य जारी से करते हैं तो पतन द्वारा निर्मित छाँचागत सुविधा बेकार पड़ी रहती है; और, इसलिए जब जहाज अन्य एजेंसियों से लेकर डेरिक अथवा क्रेन प्रयोग करते हैं तो जलयानों को क्रेन कियाया प्रभार में घृट नहीं देने का प्रस्ताव किया गया है।

5. इस आगले की संयुक्त सुनवाई 18 दिसम्बर, 2001 को घेजई में हुई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित विवेदन किए गए :-

घेजई पतन न्यास (सीएचपीटी)

- (I) हमारा फार्मूला और “बर्थ में उसके लकने के दौरान कार्गो प्राचालनों के लिए जहाजों के डेरिक सहित किसी क्रेन अथवा जलयान में संस्थापित किसी क्रेन के लिए” जोड़ने संबंधी एमसीसीआई का सुझाव सही रहेगा।
- (II) हम इस पर भी सहमत हैं कि यथामूल्य पर घाटस्तुक की वस्तुली यूनिट दर पर की जाए। हम अगले सामान्य संशोधन के समव इसे युक्तिसंगत बनाएंगे।

पारेंस मरीन एजेंसीज प्राइवेट लिमिटेड (पीएमएपीएल)

- (I) कृपया प्रस्तावित संशोधनों को पूर्व प्रभाव से लागू करें। हम काफी अधिक भुगतान कर रहे हैं।

6.1. संयुक्त सुनवाई के पश्चात पीएमएपीएल ने प्राधिकरण से सीएचपीटी के प्रस्ताव के 1 जनवरी, 2000 से पूर्वव्यापी अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

6.2. पीएमएपीएल ने अपने अनुरोध के समर्थन में निम्नलिखित जारी कही है :-

- (I) सीएचपीटी ने 1990 के शुरू में इंटरनेशनल लिपिंग इंडस्ट्री में इस जलयानों के प्रयोग के समय अनुसूची-1 के तुप। से IV के जलयानों पर लागू नियम में संशोधन करके कार वाहन/आस्तोआरओ जलयानों को शामिल करना का प्रस्ताव किया था।
- (II) बिल प्राप्ति की तारीख से छह माह के अन्दर घाट क्रेन कियाये के लिए वस्तुल की गई शाश्वत वापस करने के लिए सीएचपीटी को अन्यावेदन दिया गया था; परंतु सीएचपीटी ने प्रस्ताव को प्राधिकरण के समक्ष रखाने में समय लगा दिया।
- (III) प्रस्ताव को पूर्व प्रभाव से लागू करने पर पतन न्यास को राजस्व का फोई नुकसान नहीं होगा; इसके इससे उग जलयान स्वामियों के साथ न्याय होणा जिससे पहली बार में अतिरिक्त राशि वस्तुल नहीं की जानी चाहिए थी। यदि पूर्वव्यापी अनुमोदन किया जाता है तो जलयान स्वामियों को उस सीमा तक नुकसान उठाना पड़ेगा जिस सीमा तक उन्होंने सीएचपीटी को ऐसी राशि का भुगतान किया था, जो वास्तव में उचकी ओर देय नहीं थी।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, और संयुक्त सूनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

(I) सीएचपीटी संयुक्त बर्थ किशाया प्रभार वसूल करता है जिसमें घाट केन प्रभार शामिल है। बर्थ किशाया प्रभारों में घाट केन प्रभार शामिल करने की व्यवस्था पत्तन प्रश्नकों को सुकृतिसंगत बनाने के लिए वने निदेशक सुप्रदाश की गई सिफारिश के आधार पर बनाई गई है। बर्थ किशाया प्रभारों के लिए सीएचपीटी की वर्तमान दरों के मान में सुप्र. I से IV (अर्थात् 30,000 जीआरटी तक) के अधीन आने वाले जलवायानों के मामले में घाट केन प्रभार शामिल हैं और सुप्र. V से VII (अर्थात् 30,000 जीआरटी से ऊपर) के अधीन आने वाले जलवायानों के मामले में बर्थ किशाया प्रभारों के अमाया नियारित दर पर घाट केन प्रभारों की वसूली करने का प्रावधान है।

(II) सीएचपीटी ने अब सुप्र. I से IV के अधीन आने वाले कार वाहकों/आरओआरओ जलवायानों के मामले में नियारित केन प्रभारों की तर्ज पर घूट देने और सुप्र. V से VII के अधीन आने वाले उसी श्रेणी के जलवायानों पर घाट केन प्रभार वसूल महीं करने का प्रस्ताव किया है। अपनी हिंजाइन के कारण, कार वाहकों/आरओआरओ जलवायानों को अपने कार्गी प्रधानानों के लिए घाट केनों के प्रयोग की आवश्यकता नहीं पड़ती। इस स्थिति के ही कारण सीएचपीटी ने कार वाहकों/आरओआरओ जलवायानों को घाट केन प्रभारों के भुगतान से घूट के लिए वर्तमान प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। इस प्रस्ताव को सामाज्यतः सभी संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता-संगठनों ने स्वीकार किया है।

(III) बैनर्झ स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने सुझाव दिया है कि एफआईओ आधार पर यहने किए गए कारों के मामले में आवासकों/पोसायणिकों से प्रभार के इस घटक को वसूल करने में नीतवन लाइनों/एजेंटों को हो रही कठिनाईयों के महेनजर केन प्रभारों को बर्थ किशाया प्रभारों से अलग किया जाएगा। जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है कि बर्थ किशाया प्रभार के बर्थ किशाया प्रभारों सीएचपीटी में ही नियारित नहीं किया गया है, बल्कि संयुक्त प्रकृति के अन्य महापत्रानों में भी नियारित किया गया है। पत्तन-प्रश्नक छाँवे को भरन और सुकृतिसंगत बनाने के लिए बनाए गए निदेशक सुप्र की सिफारिशों के आधार पर इस व्यवस्था को 1984 से अपनाया जा रहा है। यह प्राधिकरण सभी महापत्रानों को विभिन्न बर्थों के सुप्र में दी गई सुविधाओं के संदर्भ में वर्तमान संयुक्त बर्थ किशाया प्रभारों की समीक्षा करने के लिए सुझाय पहले ही दे चुका है। जब यह काम पूरा हो जाएगा तो विभिन्न बर्थों के लिए लागू संयुक्त बर्थ-किशाया प्रभार दी गई सुविधाओं के अनुसार हो जाएंगे। बहरहाल ऐसा प्रतीत होता है कि बर्थ किशाया प्रभारों में घाट केनों के प्रावधान के लिए प्रभार शामिल करने की स्थापित पद्धति से दीचे हटना आवश्यक नहीं है। बर्थ किशाया चूंकि जलवायान संबंधी प्रभार हैं असः यह जलवायान से वसूल किया जाता रहेगा। यहाँ यह उल्लेखनीय है कि मुख्य पत्तन व्याप्रदाश वसूल किए जा रहे संयुक्त बर्थ किशाया प्रभारों की सुखा वाहनों में इस स्थिति को हल किया जा चुका है। जिसे मुख्य और जहाज-सेवा किए पर्याप्त एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा प्रस्तुत किए गए अभ्यावेदन के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा निर्णय के लिए लाया गया था।

(IV) सीएचपीटी ने प्रस्ताव किया है कि घाट केनों के प्रभारों में घूट/कमी, जैसी भी स्थिति हो, केवल तभी लागू होगी, जब यदि जलवायान कार्गी प्रधानान के लिए किसी केन का प्रयोग नहीं करता है। यह अनुबन्ध समझने चोर्ण है, वर्तीकि पत्तन घाट केने उपलब्ध कराने के लिए किए गए अपने निवेश की सुखा वाहन हैं; और, इन सुविधाओं को बेकार नहीं करना चाहता। यह अनुबन्ध कार वाहकों/आरओआरओ जलवायानों के मामले में लागू नहीं हो सकता क्योंकि इन जलवायानों को घाट केन की सुविधाओं की आवश्यकता नहीं होती। किन्तु, चूंकि ऐसे किशाया प्रभारों की घूट देने के लिए दरों के जान में प्रस्तावित खंड केवल कार वाहकों/आरओआरओ जलवायानों पर ही लागू नहीं होगा, अपितु जलवायान की उम्मीद व्याप्रदाश की उत्तराई के पश्चात उनके अंतर्वहन (इंटरकारटिंग) और हीवी हिप्रट प्रभारों से घूट के मामलों में रखी गई है।

(V) एससीसीआई ने कार्गी प्रधानानों के लिए घाट केनों के प्रयोग का विवेच लेप से उल्लेख करने के लिए प्रस्तावित भलीदा संशोधन के विस्तारण का सुझाव दिया है ताकि जहाज प्रोविजन/स्पेयर्स की लिपिंग के लिए केनों के प्रयोग

के भागलों को प्रस्तावित अपवर्जन खंड से अलग किया जा सके। यह सुझाव घाट क्रेन किराया प्रभारों को वापस करने के लिए दरों के मान को लागू करने में किसी अस्पष्टता को समाप्त करने के लिए दिया गया है। अतः अनुमोदन के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित मसीदा संशोधन एससीसीआई द्वारा दिए गए सुझाव को शामिल करने के लिए जरूरी है।

(vi) मैं० पारेश भरीन एजेंसीज प्राइवेट लिमिटेड (पीएमएपीएल) ने यह तर्क देते हुए प्रस्तावित संशोधन के पूर्वव्यापी अनुमोदन का अनुरोध किया है कि कार याहक/आस्झोआस्झो जलयान सीएचपीटी में जनवरी, 2000 से आने लागू हुए थे; और उन्होंने घाट क्रेनों का प्रयोग नहीं किया था। परंतु यह भी सरलेखनीय है कि इस प्राधिकरण के आदेश साधारणतः आधी प्रभाव के होते हैं। आपाविक परिस्थितियों में, यह प्राधिकरण अपने आदेशों को पूर्व प्रभाव से लागू करने पर विचार करता है। सीएचपीटी द्वारा दिए गए प्रस्ताव को प्रस्तुत करने में देशी अधवा पीएमएपीएल द्वारा दिया गया अन्वे समय से लंबित अन्यावेदन सीएचपीटी की दरों के मान में पूर्वव्यापी संशोधन करने के लिए आवादिक परिस्थिति नहीं हो सकता। यदि इन कारणों को दरों के मान में पूर्वव्यापी संशोधन करने के लिए स्वीकार किया जाता है तो लगभग उन सभी भागलों में इसी प्रकार की राहत की भाँग की जा सकती है जिनमें घूट/रिवायतें देने अधवा पत्तन प्रयोक्ताओं को राहत देने के उद्देश्य से नए सुपबंध शामिल करने के लिए दरों के मान में संशोधन किया जाना है।

यह प्राधिकरण पुनर्विद्यारित/संशोधित निर्धारण को लागू करने के लिए 30 दिन और कार्गो-संबंधी प्रभारों के लिए 15 दिन की अधिकतम अवधि निर्धारित करने का निर्णय पहले ही से युक्ता है। हालांकि सीएचपीटी की दरों के मान में पूर्वव्यापी संशोधन करने के लिए पीएमएपीएल के अनुरोध पर विचार नहीं किया गया है, परंतु यह प्राधिकरण वर्तमान भागले में प्रस्तावित संशोधन को लागू करने के लिए 80 दिन की अधिकतम अवधि को हटाने और सीएचपीटी की दरों के मान के संशोधन आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से तत्काल प्रभाव से लागू करने को उद्धित मानसा है।

8.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और सम्प्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी की दरों के मान में निम्नलिखित संशोधनों का अनुमोदन करता है:-

(i) पुस्तिका-I के अध्याय-XI में वर्तमान टिप्पणी 1 (क) (ii) के पश्चात निम्नलिखित उपबंध जोड़ा जाता है :-

"(iii) यदि जलयान कार्गो प्रवालनों के लिए घाट क्रेनें प्रयोग नहीं करते हैं तो अनुसूची-1 आंतरिक घाट अध्या जयाहर भौंकों में वर्ध किए गए के सुप V से VII के अंतर्गत आने वाले कार याहकों/आस्झोआस्झो जलयानों के लिए वर्ध किराया प्रभारों में 1837.50 रुपए (87.465 अमेरिकी डॉलर) प्रति 8 घंटा यूनिट क्रेन किराया प्रभार नहीं जोड़ा जाएगा।"

(ii) पुस्तिका-I के अध्याय-XI में टिप्पणी 1 (घ) के स्थान पर निम्नलिखित उपबंध प्रतिस्थापित किया जाता है :-

"(घ) वर्ध में जलयान रुकने के दौरान कार्गो प्रवालनों के लिए जहाज भेरिक सहित किसी क्रेन अध्या जलयान में संस्थापित किसी सी क्रेन का प्रयोग न करने वाले ओएनजीसी जलयानों, लैश जलयानों, नाविक जलयानों, अनुसंधान जलयानों, फिलिंग ट्रॉलरों, यात्री जलयानों, यिदेशी पर्टटक जलयानों और अनुसूची-1 के सुप I से IV के अधीन आने वाले आस्झोआस्झो जलयानों/कार याहक जलयानों के मागले में अनुसूची-1 में उल्लिखित प्रभारों पर 1837.50 रुपए (87.465 अमेरिकी डॉलर) प्रति 8 घंटा यूनिट की एकामुक्त घूट दी जाएगी। परंतु यह रिकेट तभी दी जाएगी जब ये जलयान अपनी ही क्रेनों का प्रयोग करते हैं या जब इन्हें पत्तन द्वारा अनुरक्त, ओवरहॉल, मरम्मत आदि के कारण या किसी अन्य वार्ती को किराये पर दे दिए जाने से उपलब्ध न कराए जाने के कारण आवश्यक क्रेनें न ही जा सकती हों तब ये प्राइवेट क्रेनें किराये पर लेते हैं।"

8.2. यह आदेश भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने की तारीख से प्रभावी होगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[दिनांक/143/III/JV-2002]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 15th March, 2002

No. TAMP/93/2001-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Chennai Port Trust for amendment of its Scale of Rates to allow rebate of crane hire charges for car carrier and RORO vessels as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/93/2001-CHPT

The Chennai Port Trust (CHPT)

Applicant

ORDER

(Passed on this 11th day of March 2002)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for amendment of its Scale of Rates (SOR) to allow rebate of crane hire charges for car carrier/RORO vessels.

2.1. The CHPT has made the following points in its proposal:

- (i). The existing SOR of the CHPT contains a provision at Note-1B(ii) of Chapter XI relating to berth hire charges that if general cargo vessels falling under group V to VII of Schedule-I are berthed at Inner Harbour or Jawahar Dock, a sum of Rs. 1837.50 (US \$ 87.465) per 8 hours unit shall be added with the berth hire charges towards wharf crane hire.
- (ii). M/s. Parekh Marine Agencies Pvt. Ltd. (PMAPL) have requested for a lump sum rebate of US\$ 249.90 per day on account of crane hire charges leviable from RORO vessels in line with a similar rebate allowed in the cases of ONGC / LASH / Naval / Research / Passenger / Foreign Tourist vessels and Fishing Trawlers falling under group I to IV of Schedule-I (under Note- 1 F of Chapter XI) which do not use wharf cranes.
- (iii). The vehicles are driven for the purpose of loading/unloading into/from RORO vessels; and, therefore, the question of this category of vessels using the wharf crane does not arise.
- (iv). In view of the representation of the PMAPL, it is proposed to amend the SOR by adding the following provision after Note 1B(ii) of Chapter XI relating to berth hire charges:

"Berth hire charges of Rs.1837.50 (US\$ 87.465) per 8 hour unit towards wharf crane hire shall not be added for car carrier / RORO vessels in the group V to VII of Schedule-I berthed at Inner Harbour or Jawahar docks, if the vessels do not use the wharf crane"

- (v). Since the car carrier/RORO vessels having GRT less than 30,000 visits the CHPT in lesser number in a year, it is considered to allow lump sum rebate to these vessels as applicable to the list of vessels under group I to IV of Schedule-I of Chapter XI.
- (vi). It is also proposed to allow lump sum rebate to vessels only when the vessels do not use any crane including ship derrick or any crane installed in the vessel during her stay in the berth' instead of earlier admissibility of rebate when wharf cranes are not used. It is, therefore proposed to amend the provision under Note-1(F) of Chapter XI as follows:

"A lump sum rebate of Rs.1837.50 (87.465 US Dollars) per 8 hour unit shall be allowed on the charges mentioned in the above Schedule-I in respect of ONGC Vessels, Lash Vessels, Naval Vessels, Research Vessels, Fishing Trawlers, Passenger Vessels 'Foreign' Tourist Vessels and RORO Vessels / Car Carrier Vessels in the Groups I to IV of Schedule-I which do not use any crane including ships derrick or any crane installed in the vessel during her stay in the berth."

2.2. In this backdrop, the CHPT has requested this Authority to approve the proposed amendments in its SOR.

3.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the proposal of the CHPT was sent to various concerned port users / representative bodies of port user for comments. The comments received are summarised below:

Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)

- (i). It is a welcome amendment. The cranage shall not be charged on a vessel if the wharf cranes are not used. The criteria for levy of crane hire charges must be whether the service has been rendered or not, rather than the class of a ship. The charges can be levied on a pro-rata basis of 8 hours for all vessels alongside the berth.
- (ii). It is not proper to state that rebate is allowed if the vessels do not use any crane including ship derrick or any crane installed in the vessel during the stay at the berth. The cranage charges shall be delinked from the berth hire as it becomes difficult to collect these charges from the importers / agents / stevedores for the cargo carried on FIO basis. The cranage charges can be directly collected from the consignees.

Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)

- (i). The Chamber supports the proposal of the CHPT. Since the vessels load and discharge cargo by driving the vehicles up the ramp, the question of using port trust cranes does not arise. It is, therefore, logical not to levy any crane hire charges.
- (ii). Many of these vessels are fitted with provision cranes, which are used for lifting provisions and ship spares; but, are not capable of being used for any cargo operations. The proposed draft amendment shall, therefore, be modified by addition of the following words at the end of the proposed amendment, which will eliminate any possibility of use of such provision cranes being interpreted as aiding the cargo operations and thereby avoiding levying of crane hire charges:

"....for crane including ships' derrick or any crane installed in the vessel for cargo operations during her stay in the berth."

M/s. Parekh Marine Agencies Pvt. Ltd. (PMAPL)

- (i). The loading/unloading from/onto vessels is done by driving of the assembled vehicles; and hence, the car carrier vessels do not require any port equipment like wharf cranes for loading/unloading operation.
- (ii). Since the existing SOR does not contain any provision for rebate for the car carrier/RORO vessels under Note-1F of Chapter XI, (which was introduced before the commencement of car carrier vessels from the CHPT) additional charges are levied by the CHPT towards usage of wharf cranes including the priority berth hire charges as prescribed under Note 1B (ii) of Chapter XI.
- (iii). It is, therefore, requested to include car carrier / RORO vessels in the SOR of the CHPT with suitable amendments as suggested by the CHPT; and, the amendments be made effective from January 2000.

Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). The proposal of the CHPT is a welcome step; and, may be considered favourably.

Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM)

- (i). Wherever the wharf cranes or ship's derrick or any crane installed in the vessel are not used as in the case of car carrier/RORO vessels, levy of crane hire charges is meaningless; therefore, the proposal of the CHPT is justified and acceptable.

Tamil Chamber of Commerce (TCC)

The Chamber fully endorses the proposal of the CHPT; and the same can be accepted subject to the approval of the Authority.

Southern India Chamber of Commerce and Industry (SICCI)

(i). Levy of crane hire charges in respect of car carrier/RORO vessels is unjustified, as the cranes are not utilized at all.

3.2. A copy each of the comments received was sent to the CHPT as feedback information.

4.1. On a preliminary examination of the proposal it was found that lump sum rebate, which was earlier allowed to vessels (under Note 1F of Chapter XI) when the 'wharf cranes are not used' clause was replaced and substituted by 'any crane including ships derrick or any crane installed in the vessels during her stay at the berth'. The CHPT was requested to explain the rationale behind inadmissibility of rebate when ships use their own derrick/crane.

4.2. In addition to reiterating the points made by it earlier, the CHPT has explained that rebate of Rs.1837.50 allowed on wharf crane is inadmissible when ships use their own derricks or cranes from other agencies since the port has incurred capital expenditure to provide facilities to the users which should be availed of by the vessels as and when required. If the vessel uses it from some other source, the infrastructure facility created by the Port remains idle; and, hence it has proposed not to allow rebate of crane hire charges to the vessels, when ships use their own derricks or crane from other agencies.

5. A joint hearing in this case was held on 18 December 2001 in Chennai. At the joint hearing, the following submissions were made:

Chennai Port Trust (CHPT)

(i). Our formulation plus MCCI suggestion about adding "for crane including ships' derrick or any crane installed in the vessel for cargo operations during her stay in the berth" should be O.K.

(ii). We also agree that levy of wharfage on ad-valorem shall be charged to unit rate. We will rationalise at the next general revision.

Parekh Marine Agencies Private Limited (PMAPL)

(i). Please give retrospective effect to the proposed amendments. We have been paying more.

6.1. After the joint hearing the PMAPL has requested this Authority to give a retrospective approval to the proposal of the CHPT from 1 January 2000 onwards.

6.2. The PMAPL has made the following points in support of its request:

(i). The CHPT could have proposed the inclusion of car carrier/RORO vessels at the time of entry of these vessels in the International Shipping Industry in early 1990s by way of an amendment to the rule applicable to vessels of group I to IV of Schedule-I.

(ii). It had represented the CHPT for refund of amount charged towards the wharf crane hire within six months from the date of receipt of the bill; however, the CHPT had taken time to submit the proposal to the Authority.

(iii). Giving retrospective effect to the proposal does not involve any loss of revenue to the port trust; but, shall do justice to the owners of the vessel from whom the additional amount should not have been collected in the first instance. If given a prospective approval, the owners of the vessel will be put to loss to the extent they had paid the money to the CHPT not really due from them.

Q10 B1/02-3

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and bearing in mind the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The CHPT levies composite berth hire charges which include charges for wharf cranes. The system of including charges for wharf cranes in berth hire charges has come into being based on a recommendation made by the Directing Group on rationalisation of Port tariffs. The existing Scale of Rates of the CHPT for berth hire charges includes the charges for wharf cranes in the case of vessels falling under group I to IV (i.e., upto 30,000 GRT) and provides for levy of wharf crane charges at the prescribed rate in addition to berth hire charges in the case of vessels falling under group V to VII (i.e., above 30,000 GRT).
- (ii). The CHPT has now proposed to allow rebate to the tune of the prescribed cranage charges in the case of car carriers/RORO vessels which fall under group I to IV and not to levy wharf crane charges on the same category of vessels which fall under group V to VII. By design, the car carriers/RORO vessels do not require use of wharf cranes for their cargo operations. In realisation of this position, the CHPT has come up with the instant proposal to exempt payment of wharf crane charges by car carriers/RORO vessels. This proposal has been generally accepted by the concerned users/user-organisations.
- (iii). The Chennai Steamer Agents' Association has suggested that the cranage charges shall be de-linked from the berth hire charges in view of the difficulties faced by the Shipping Lines/agents to collect this component of charge from the importers/stevedores in the case of cargo carried on FIO basis. As has already been mentioned, the berth hire charges prescribed not only in the CHPT but in other Major Ports also are composite in nature. This arrangement has been adopted since 1984 based on the recommendations of the Directing Group to simplify and rationalise Port tariff structure. This Authority has already advised all Major Ports to review the existing composite berth hire charges with reference to the facilities provided at individual/group of berths. When this exercise is completed, the composite berth hire charges applicable for different berths will be commensurate with the facilities provided. In any case, it appears that it may not be necessary to veer away from the established practice of including charges for provision of wharf cranes in the berth hire charges. Berth hire being a vessel related charge will continue to be levied from the vessel. It may be relevant here to mention that this position has already been settled in the case relating to composite berth hire charges levied by the Mumbai Port Trust which was taken up for adjudication by this Authority based on a representation filed by the Mumbai and Nhava Sheva Ship Agents Association.
- (iv). The CHPT has proposed that the rebate in/exemption of charges for wharf cranes, as the case may be, is applicable only if the vessels do not use any cranes for cargo operation. This stipulation is understandable as the Port wants to protect its investments made to provide wharf cranes; and, does not want idling of these facility. This stipulation may not be applicable in the case of car carriers / RORO vessels as these vessels do not require the services of a wharf crane. Nevertheless, since the proposed clause in the SOR for allowing rebate of crane hire charges will apply not only to car carriers / RORO vessels but also to other categories of vessels which may require wharf cranes for loading / unloading, the stipulation needs to be included in the Scale of Rates.

Insofar as allowing rebate for crane hire is concerned, it is reasonable to allow such rebates if the vessels use other cranes when the CHPT wharf cranes are requisitioned by them but are not made available by the Port for reasons like repair, maintenance, etc. That being so, the proposed conditionality is to be elaborated to include such eventualities. It is noteworthy that a similar condition has been stipulated by this Authority for cases of exemption from heavy lift charges and intercarting of iron-ore after unloading at Royapuram Railway yard.

(v). The MCCI has suggested elaboration of the proposed draft amendment to specifically mention about use of wharf cranes for cargo operations so that the cases of use of cranes for lifting ships provision/spares can be excluded from the proposed exclusion clause. The suggestion has been made to eliminate any ambiguity in applying the Scale of Rates for allowing refund of wharf crane hire charges. The draft amendment proposed by the CHPT for approval is, therefore, corrected to include the suggestion made by the MCCI.

(vi). M/s. Parekh Marine Agencies Private Limited (PMAPL) have requested for a retrospective approval of the proposed amendment arguing that the car carriers/RORO vessels have started calling at the CHPT since January 2000; and, they have not used the wharf cranes. It is to be recognised that the Orders of this Authority ordinarily take effect only prospectively. In exceptional circumstances, this Authority considers giving retrospective effect to its Orders. Delay in submission of a proposal by the CHPT or a long pending representation made by the PMAPL cannot be an exceptional circumstance warranting retrospective revision of the CHPT Scale of Rates. If these grounds are accepted to allow retrospective amendment of Scale of Rates, there can be a demand for similar relief in almost all cases where the SOR is to be amended to provide rebates/concessions or to include new provisions aiming at providing relief to Port users.

This Authority has already decided to prescribe a lead period of 30 days for vessels-related charges and 15 days for cargo-related charges for implementation of the revised/amended prescription. Even though the request of the PMAPL is not considered for retrospective revision of the CHPT Scale of Rates, this Authority finds it reasonable to waive the 30 day lead period for implementation of the proposed amendment in the instant case and order amendment of the CHPT Scale of Rates with immediate effect from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

8.1. In the result and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following amendments to the Scale of Rates of the CHPT:

(i). The following provision is added after the existing Note 1.(A).(ii) in Chapter XI of Book-I:

"(iii). Crane hire charges of Rs.1837.50 (US\$ 87.465) per 8 hour unit shall not be added in the Berth hire charges for car carriers / RORO vessels falling under Groups V to VII of Schedule I berthed at the Inner Harbour or Jawahar Docks, if the vessels do not use the wharf cranes for cargo operations"

(ii). The following provision is substituted in place of Note 1.(F). in Chapter XI of Book I:

"(F). A lump sum rebate of Rs.1837.50 (US Dollars 87.465) per 8 hour unit shall be allowed on the charges mentioned in the Schedule I in respect of ONGC vessels, Lash vessels, Naval vessels, Research vessels, Fishing trawlers, Passenger vessels, Foreign tourist vessels and RORO vessels/Car carrier vessels falling under Groups I to IV of Schedule I which do not use any crane including ships derrick or any crane installed in the vessel for cargo operations during her stay in the berth. The rebate will, however, be allowed if these vessels use their own cranes or hire private cranes when the wharf crane(s) required cannot be spared by the Port for reasons like maintenance, overhaul and repairs or non-availability because of being hired by another party."

8.2. This Order will come into effect from the date of its notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT/143/III/IV-2002]

